VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 80)
z dnia 18 maja 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 80)

18 maja 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Centrum Edukacji Wdrożeniowej w Chojnicach, pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– komunikacja i infrastruktura kolejowa w południowej części województwa pomorskiego i sąsiednich województw – diagnoza stanu obecnego i perspektywy rozwoju,

– problemy budowy i utrzymania infrastruktury drogowej w powiecie chojnickim.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jarosław Waszkiewicz** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych oraz **Jakub Kapturzak** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Stanisław Skaja** starosta Chojnicki, **Witold Ossowski** burmistrz Brus, **Jacek Warsiński** wójt Konarzyn, **Marcin Wałdoch** przedstawiciel Wojewody Pomorskiego przy Radzie Społecznej Szpitala Specjalistycznego im. . K. Łukowicza w Chojnicach, **Andrzej Dolny** dyrektor Pomorskiego Ośrodka Doradztwa Rolniczego w Lubaniu, **Bartosz Bluma** kierownik chojnickiego biura Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, **Ernest Szczepański** powiatowy komendant Państwowej Straży Pożarnej w Chojnicach, **Paweł Pleśniar** wiceprezes Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych, **Włodzimierz Żmuda** członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., **Eugeniusz Manikowski** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, **Paweł Rydzyński** dyrektor ds. projektów transportowych Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu.

Rozpoczynamy realizację drugiego punktu wyjazdowego posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie pragnę podziękować panu posłowi Aleksandrowi Mrówczyńskiemu za zaproszenie, pan poseł jest członkiem Komisji i od wielu miesięcy upominał się o takie wyjazdowe posiedzenie. Jesteśmy dziś do dyspozycji państwa samorządowców i wszystkich zaproszonych osób, jeśli zechcą państwo wyrazić swoje opinie i uwagi dotyczące właściwości działania Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam państwa posłów, którzy przybyli do Chojnic z różnych stron Polski – ze świętokrzyskiego, Wielkopolski (pani poseł na mnie patrzy, bo powinienem najpierw wspomnieć o pomorskim), najdalej mieli ci, którzy przybyli z Podkarpacia.

Są z nami reprezentujący ministra właściwego do spraw infrastruktury i budownictwa – pan dyrektor Jarosław Waszkiewicz, który zajmuje się w ministerstwie drogami. Jest obecny członek zarządu bardzo ważnej spółki – PKP Polskie Linie Kolejowe pan Żmuda, bardzo dziękujemy za obecność. Witam bardzo serdecznie pana Tomasza Emiljana – dyrektora departamentu Najwyższej Izby Kontroli, który towarzyszy wszystkim obradom Komisji Infrastruktury. Bardzo serdecznie witam również pana Stanisława Skaję – starostę chojnickiego, pana Marka Jankowskiego – członka zarządu powiatu, pana Przemysława Biesek-Talewskiego, który wytrwale pracował dzielnie w Staro-

gardzie Gdańskim. Witamy burmistrza miasta Witolda Ossowskiego. Obecny jest pan Ernest Szczepański – pełniący obowiązki powiatowego komendanta Straży Pożarnej. Jestem również członkiem sejmowej Komisji Spraw Wewnętrznych, więc zachęcam do rozmowy. Witam też przedstawicieli wojewody pomorskiego. Jest pan Andrzej Dolny z Pomorskiego Ośrodka Doradztwa Rolniczego w Lubaniu i pan Bartosz Bluma kierownik chojnickiego biura Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa.

Jeśli kogoś nie powitałem to przepraszam, gdy będę udzielał głosu, najlepiej niech sami się państwo przedstawią.

Proszę państwa, porządek obrad przewiduje realizację drugiego punktu. Informuję, że rozpatrzyliśmy już punkt pierwszy, w Starogardzie Gdańskim. Dziękuję za to panu posłowi Janowi Kilianowi, który był tam niemal gospodarzem spotkania (tu jest nim pan Aleksander Mrówczyński). Chcielibyśmy bardzo merytorycznie podejść do problematyki, z tego powodu od razu przechodzimy do realizacji założonego porządku obrad. Najpierw wysłuchamy prezentacji a, później, ewentualnych uwag państwa posłów i zaproszonych gości oraz wszystkich, którzy zechcą zabrać głos. W dniu dzisiejszym, późnym wieczorem musimy wrócić jeszcze do Starogardu Gdańskiego. Przypominam, że jutro o 8.30 ci, którzy będą tam obecni, zrealizują trzeci punkt porządku dziennego, w Urzędzie Miasta Starogardu Gdańskiego omówimy sprawy tego miasta. Po południu rozjeżdżamy się w różne strony Polski.

Jeśli nie ma sprzeciwu ze strony państwa posłów, proponuję przejść do punktu pierwszego, który dotyczy kolejnictwa.

Oddaję głos panu posłowi Aleksandrowi Mrówczyńskiemu.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, wraz z grupą posłów nalegałem, aby posiedzenie Komisji odbyło się i odwiedziło dwie miejscowości – Starogard Gdański i Chojnice. To, ze względu na tematykę, którą chciałbym poruszyć – chcielibyśmy pomóc w realizacji obwodnicy Starogardu Gdańskiego i realizacji potrzeb Chojnic oraz okolic.

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję, że zechciał pan wraz członkami Komisji przyjechać do nas. Bardzo dziękuję kolegom i koleżankom posłom za poświęcony czas. Są państwo teraz w Chojnicach. To moje rodzinne miasto, czterdziestotysięczne w, niemal, stutysięcznym powiecie. Ma ono swoje problemy, podobnie jak powiaty ościenne, o których za chwilę powiem.

Chciałbym serdecznie przywitać wójta Konarzyn, pana Jacka Warsińskiego. Dziękuję za przybycie chojnickim mediom.

Proszę państwa, punkt drugi w kolejności: komunikacja i infrastruktura kolejowa w południowej części województwa pomorskiego i sąsiednich województw – diagnoza stanu obecnego i perspektywy rozwoju. W dniu 24 kwietnia odbyła się debata w tym miejscu, część z państwa była na niej obecna. Poświęcona była dwóm sprawom. Pierwszy panel dotyczył infrastruktury krajowej, a drugi – przewozów pasażerskich. Oglądaliśmy dworzec chojnicki, który ma być lada moment przebudowany, w ramach restrukturyzacji dworców. Jadąc od strony Starogardu mogli państwo zobaczyć zabytkowy dworzec.

Nie samym chlebem i nie samym dworcem żyje człowiek. Cóż po dworcu, jeśli nie ma tego, co dzieje się wokół dworca.

Możemy teraz zobaczyć położenie miasta Chojnice. Jest ono specyficzne. Cieszymy się, że tu mieszkamy. To najpiękniejsze miejsce, nasza mała ojczyzna, z którą się utożsamiamy. Mamy swoje problemy. Położenie geograficzne – wszędzie jest daleko, co najmniej sto kilometrów do większych miast, do autostrady w Swarożynie jest niemal dziewięćdziesiąt kilometrów. Podobnie w drugą stronę. Dostęp do komunikacji nie jest więc najlepszy. Dziś mamy rozmawiać o komunikacji kolejowej.

W 1989 roku stworzono pary połączeń. Może nie jest ich dużo, ale jest trochę. Gdybyśmy nałożyli na to slajd z 2017 roku, proszę zobaczyć, co się stało? Poznikały. Pewnie zdecydowały o tym środki finansowe. Zapewne przedstawiciel urzędu marszałkowskiego powie, że ludzie z pociągów wyszli.

Chcielibyśmy, aby to przywrócono chojniczanom, człuchowianom, tucholanom, mieszkańcom Sępólna Krajeńskiego, powiatu starogardzkiego. W jaki sposób to zrobić? Jesteśmy zdania, że gdy będą pociągi to będą ludzie.

Pociąg na trasie Chojnice-Tczew jedzie (z prędkością około 100 km/h) godzinę i 20 minut, samochodem dojedziemy w godzinę i 40 minut. Jest więc różnica. Mała jest liczba połączeń, o czym mówił kolega prezydent Przemek Talewski w Starogardzie Gdańskim. Przecież ta trasa jest mocno uczęszczana. Można pokazać zdjęcia ludzi, którzy muszą stać, bo nie ma miejsca. Zbyt mała jest więc liczba połączeń pociągów na tej trasie. Nie mówię już o innych trasach i problemach.

Byliśmy tu 24 kwietnia. Był problem na granicy województw – Chojnice-Bydgoszcz. Województwo pomorskie i kujawsko-pomorskie ma 6 par połączeń z Chojnic do Tucholi, a z Tucholi do Bydgoszczy 12. To pytanie do przedstawicieli marszałków – dlaczego do tego dochodzi? Zadawaliśmy je na tej sali przedstawicielom marszałków. Inna sprawa, że im dalej od metropolii, tym gorzej. Chojnice-Szczecinek – trzy pary połączeń. Kartuzy -Gdańsk – siedemnaście par połączeń. Wokół Chojnic mieszka 400 tys. ludzi w powiatach ościennych. Dojeżdżają do pracy samochodami. Bez par połączeń nie można dojechać do lekarza specjalisty, szkoły, pracy.

Kiedyś były te pary połączeń, bezpośrednio z Chojnic. Teraz jest ich coraz mniej. Było kiedyś połączenie Chojnice-Nakło. W pewnym momencie zniknęło a teraz jeżdżą tam pociągi towarowe z prędkością 20 km/h. Znam ludzi, którzy dojeżdżają do pracy trzydzieści kilometrów.

Inwestycje – jakie są realizowane? Aby pociągi jeździły szybciej, konieczna jest infrastruktura, to jest system naczyń połączonych. Widzimy na tej mapce, jaki jest plan rozwoju i gdzie są Chojnice… nie ma nic do 2023 roku. Dlaczego? Czy jesteśmy gorsi? Czy tak się traktuje tutejszych mieszkańców? Oczywiście, są zadania, dojazd do Portu Gdynia, Gdańsk. Słyszałem, że jest zagrożona realizacja linii w części nr 203 – Czersk -Tczew. Proszę o wypowiedź przedstawicieli ministerstwa: czy to prawda, bo znajduje się w planie rozwoju.

W studium uwarunkowań znajduje się linia z Czerska do Chojnic. To jest bardzo niewiele, ale jest. Dlaczego ma zniknąć lub być oddalona w czasie realizacja linii z Czerska do Tczewa?

Ta mapa pokazuje, że nic się nie dzieje. Znikają pary połączeń, nie ma infrastruktury kolejowej.

W związku z powyższym mam wniosek. Mam przed sobą materiał przygotowany przez kolejarzy – to z nimi przecież współpracuję. To oni przekazali mi tę wiedzę, której rok temu jeszcze nie posiadałem.

Dziękuję im za ich aktywność oraz za to, że niedawno byliśmy zaproszeni, aby reaktywować ruch kolejowy w Chojnicach. Chojniccy kolejarze są bardzo aktywni.

Gdy dziś jechaliśmy drogą nr 22 (o której jeszcze opowiem)… równolegle do niej biegnie linia nr 203. To dawna świetna droga kolejowa. Można było nią dojechać do Berlina. Stacja w Chojnicach miała pięć peronów. To był ważny węzeł komunikacyjny. Potrzeba 75 km torów. Obecnie operuje jeden tor. Na dzień dzisiejszy prędkość maksymalna to 100 km/h. Na torze nr 1 należałoby wykonać 2,5 km toru bezstykowego. To jest szyna o długości 30 m. Trzeba je zespawać w jedną całość.

Linia nr 208 – Działdowo-Chojnice, prędkość maksymalna to 80 km/h. Na terenie naszego województwa jest jej około 14 km, ale należy dokonać wymiany około 4,5 km podkładów.

Linia nr 210 – Chojnice-Runowo Pomorskie. Dwutorowa jest do Czarnego, dalej do Szczecinka jest jeden tor, rozebrany drugi, a później dalej dwutorowa. Na terenie naszego województwa jest 45 km. Prędkość maksymalna to 60 km/h a odcinkami niemal 80 km/h. Najlepsze są tory do Człuchowa, a potem im dalej tym gorzej.

Linia nr 211 – Chojnice-Kościerzyna. Ostatnia kompleksowa naprawa miała miejsce w 1981 roku. Na odcinku do Chojnic położono podkłady, które zamieniają się w gruz.

Linia nr 281 łączy Oleśnicę z Chojnicami. Jest jednotorowa, już o niej mówiłem – pociągi jeżdżą 20 km/h.

Otrzymałem materiał od kolegi Piotra Króla z Bydgoszczy, za chwilę zostanie przedstawiony. O jego propozycji słyszeliśmy podczas ostatniej debaty – aby włączyć miasto Człuchów w linię Tczew-Starogard Gdański-*Chojnice*-Człuchów-Piła. To było połączenie linii nr 203 oraz nr 215, włączenie odcinka jako zjazdu z linii nr 201.

Omówiłem sprawy infrastruktury, a teraz przedstawię wnioski, jakie przygotowali koledzy kolejarze. Przyczyny marginalizacji węzła chojnickiego (miasto położone jest na styku trzech, a właściwie czterech województw – zachodniopomorskiego, pomorskiego, kujawsko -pomorskiego i wielkopolskiego)… przykładowo linia nr 210 – Chojnice-Runowo. Linia nr 208 – Działdowo-Chojnice przebiega przez kujawsko-pomorskie i pomorskie. Linia nr 281 również. Linia nr 203, podobnie. Linia nr 211 łączy Chojnice z Kościerzyną. Linia nr 210 przebiega przez Szczecinek i kończy się w zachodniopomorskim.

Jedyna linia w całości przebiegająca przez nasze województwo pomorskie marginalizowana jest przez przewoźnika, która wykorzystuje komunikację drogową autobusów i małą liczbę połączeń. Chojnice są przykładem braku zainteresowanie ze strony marszałków poszczególnych województw. PKP PLK jako zarządca infrastruktury nie widzi na dzień dzisiejszy potencjału w naszym regionie a tym samym nie jest zainteresowane inwestycjami. Jedyne inwestycje to połączenie z Gdynią, planowany remont linii nr 203, jedynie do Czerska. Dla lokalnego przewoźnika, Chojnice to stacja końcowa. Jeden z włodarzy wypowiadał się, że rozwój linii transportowej może maksymalnie rozwinąć się do Bytowa i w kierunku Elbląga z uwagi na dojazdy masy ludzi z tego regionu do pracy do Trójmiasta.

Możliwości odbudowy dworca kolejowego Chojnice. Kolejarze proponują zająć się przywróceniem go do dawnej świetności, pod czym się podpisuję.

Po dzisiejszej debacie przedstawię Wysokiej Komisji trzy dezyderaty, jeden z nich dotyczył będzie kolei. Te dezyderaty będą ściśle określone. Pierwszy dotyczył będzie lokalnego węzła kolejowego, który miałby stanowić swego rodzaju centrum zarządzania ruchem pasażerskim. Stworzenie transportu dalekobieżnego oraz towarowego. Przywrócić należy wspomniane połączenie Tczewa z Berlinem i ze Szczecina do Tczewa. To najkrótsza droga. Tego będzie dotyczył dezyderat.

Jeśli chodzi o tę pierwszą część posiedzenia, to wszystko z mojej strony.

Zgłaszał się pan, który chciał pokazać bajpas Człuchowa.

Proszę o slajd.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Wiceprezes Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych Paweł Pleśniar:

Chciałbym zwrócić uwagę szanownych państwa posłów, że jest szansa, aby miasta Człuchów i Chojnice pojawiły się w układzie działań związanych z inwestycjami. Propozycja przewiduje rozszerzenie planowanego układu połączeń. Studium wykonalności jest w ostatniej fazie i niedługo będzie ogłoszone. Proponujemy rozszerzyć linię o 24 km – o odcinek do Człuchowa, nowy odcinek między Człuchowem i Wierzchowem Człuchowskim. Linia komunikacyjna, która istnieje i będzie istniała przebiega przez Chojnice. To ostatnie miasto powiatowe, które nie bierze udziału w tych pracach. Człuchów nie ma własnego przedsiębiorstwa PKS, bo zbankrutowało. Do Człuchowa dojeżdżają 3 pary pociągów. Jest on blisko linii komunikacyjnej, ale jednocześnie jest jej pozbawiony. Propozycja polega na rozszerzeniu studium wykonalności o ten odcinek. Czy będzie on zbudowany, tego nie wiemy. Analizy zostały przeprowadzone w zakresie zasadności jego utworzenia.

Na wschodzie wszystkie pociągi z Piły do Chojnic i potencjalnie w przyszłości do Trójmiasta przejeżdżałyby przez Człuchów. Linia byłaby dłuższa o około 30 km. Zawierałaby w sobie fragment pięćdziesięciotysięcznego powiatu. Co ważne, odcinek linii nr 203 Chojnice w kierunku Piły do granicy województwa jest przewidywany do naprawy. Nie wchodząc w szczegóły – nawierzchnia wymaga naprawy. Może się okazać, że budowa odcinka nowym szlakiem o długości około 7,5 km może być porównywalna w kosztach od wymiany nawierzchni na odcinku, który pomija nasze miasto.

To wszystko, w skrócie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, chyba możemy przejść do dyskusji nad przedstawionym materiałem. Kto z państwa posłów i zaproszonych gości chciałby zabrać głos w sprawie zaprezentowanego materiału?

Przyznam, że był bardzo szczegółowy, trochę porażający, jak na informację dotyczącą funkcjonowania kolei w obszarze powiatu chojnickiego. Sytuacja ma jednak swoje uwarunkowania. Na pewno to może być podstawa albo do dalszej dyskusji, albo do konkretnych działań. Będziemy oczekiwali po tym wyjazdowym posiedzeniu (gdy podsumujemy je w Warszawie, prezentując stanowiska) rozmowy z rządem na temat ewentualnych dalszych działań w tym obszarze.

Proszę bardzo, głos ma pani poseł Maria Zuba.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, kolejny raz w naszej dyskusji na temat potrzeb inwestycji kolejowych wybija się kryterium, które wypływa z liczby przewożonego towaru, albo z liczby pasażerów.

Nie jest nowością fakt, że jeśli nie ma linii kolejowej, stabilnego rozkładu jazdy pociągów, pasażerowie automatycznie rezygnują z podróżowania pociągami. Właściciel linii kolejowych, gdy przewiduje zrealizowanie remontu, modernizacji lub rozbudowy, znajduje argument („ale nie ma po co"). Wydaje mi się, że powinniśmy na naszej Komisji takie właśnie tematy podejmować wspólnie, przy udziale przewoźników. Proszę zauważyć co się dzieje. W przewozach jest podział na samorządowych, jak sejmik wojewódzki i rządowych. Trudno bez nich dyskutować. Niektóre miasta i powiaty już te sprawy rozwiązały. Wprowadziły szereg udogodnień. Wysłały do swoich klientów jasny przekaz: pociągiem o opisanej godzinie, systematycznie można wszędzie dojechać.

Co pół roku zmieniamy tu rozkład jazdy. Mało tego, nie jest on dostosowany do potrzeb mieszkańców, tylko narzucony z góry. W swoim regionie spotkałam się z określeniem, że są dopłaty unijne, więc mamy ograniczony czas przejazdu pociągów i, w związku z tym, mniej przystanków danego pociągu. Wszystko wskazuje na to, że pasażer zostaje gdzieś z tyłu, przy okazji.

Najważniejszy jest czas i pieniądz. Może spróbujemy to zmienić. Zastanówmy się, czy kolej jest dla ludzi, czy ludzie dla kolei.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, głos ma pan poseł Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Panie przewodniczący, państwo posłowie, szanowni państwo, mogliśmy wysłuchać prezentacji i, być może, państwo posłowie odnieśli wrażenie, że nic się na kolei nie dzieje.

Być może prace są zbyt wolne, ale cały czas trwają. Może rozpocznę od omówienia węzła Chojnice. Jak wiemy dworzec został przejęty przez samorząd. Pan marszałek przeznaczył na to środki, Wspólny projekt będzie za 60 mln zł. Ten węzeł jest realizowany. Jest też tu spora spółka Polcom, która rozpoczęła od działalności czysto towarowej. Chojnice-Kościerzyna – jak wszyscy wiemy elementem konkurencyjnym jest prędkość, musi być konkurencyjna wobec jazdy samochodem. Do tej pory taka nie była. Część linii nr 211 jest w remoncie i będziemy mogli osiągnąć prędkość 150 km/h. Jest to więc element konkurencyjności. Pan prezes Żmuda przekazał informacje na ten temat.

Urząd marszałkowski województwa pomorskiego przeznacza najwięcej środków na inwestycje kolejowe w Polsce. Słupsk, Ustka, Kwidzyń tam gdzie jest duże bezrobocie, linie są remontowane. Największą inwestycją jest Pomorska Kolej Metropolitalna, która jest kręgosłupem transportu publicznego. Powoli zbliża się do Chojnic, niewiele brakuje.

Myślę, że na Pomorzu jest bardzo dużo regionów kolejowych. Oczywiście port jest priorytetem, ale przy okazji linia nr 201 Gdynia-Kościerzyna-Bydgoszcz jest również ważna. Linia nr 203 która interesuje pana posła będzie zrobiona. Potrzeby pasażerów są bardziej istotne. Trzeba to uregulować. Urząd marszałkowski województwa pomorskiego musi znaleźć środki na inwestycje. Dlatego nie idzie to w tak szybkim tempie, jak

byśmy chcieli. W Starogardzie rozmawialiśmy o tym, że studium wykonalności obwodnicy też się wlecze. To są sprawy naturalne, nie jest to łatwe.

Myślę, że nasza pomoc jest wskazana. Wszystkie inwestycje kolejowe to ciągłość projektowania, niezbyt długa, od sześciu-ośmiu lat, ale będą realizowane. Nowy rząd zmienił w zasadzie jedną inwestycję – w Zakopanem. Dezyderat zawsze się przyda, bo to pozytywna energia. Myślę jednak, że wiele się dzieje i zmienia na lepsze.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Głos ma pan poseł Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Dziękuję bardzo Stanisławie za ten głos, wypowiem się troszeczkę *ad vocem*.

Oczywiście, że jest kontynuacja. Poprzedni rząd zostawił nas w Chojnicach, inwestycje nas omijają. Z tej mapki można to wywnioskować. Cieszę się, że kolega poseł jest obecny. Chciałbym, abyśmy wspólnymi siłami sprawili, aby od 2023 roku (zdajemy sobie sprawę z dostępnych środków) pojawiły się inwestycje wokół Chojnic.

Pan poseł mówił o kolei metropolitalnej, gratuluję jej rozwoju wokół Trójmiasta (moja żona stamtąd pochodzi, często odwiedzam cmentarz na „Srebrzysku"). Jako Chojniczanie nie do końca wierzymy, że „metropolitanka" do nas dotrze. W bydgoskim jesteśmy na końcu, podobnie w pomorskim. Wszystkie inwestycje, o których wspominał pan poseł, nas omijają.

To jest kontynuacja tego, co państwo zaplanowali. Chce pójść pan ponad podziałami? Z tego powodu proponuję, abyśmy dziś usiedli do stołu, przygotowali dezyderat, powiedzieli państwu o naszych potrzebach (w ostatniej debacie przedstawiciel UTK powiedział: „nie wiedziałem, że jest tu tak źle").

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Przedstawiciel Wojewody Pomorskiego przy Radzie Społecznej Szpitala Specjalistycznego im. K. Łukowicza w Chojnicach Marcin Wałdoch:

Szanowni państwo, panie pośle, dziękuję za zaproszenie.

Przede wszystkim jestem pasażerem, ale też chojniczaninem i interesuję się sprawami kolei od wielu lat. Jako asystent poselski pani poseł Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk miałem okazję złożyć interpelację na temat uruchomienia linii nr 281 – z Chojnic do Nakła.

W kontekście tych działań muszę powiedzieć, że na wyższym szczeblu zarządzania koleją i infrastrukturą kolejową jest duże niezrozumienie potrzeb lokalnej społeczności. Połączenie nr 281 z Chojnic do Gniezna przebiega przez powiat sępoleński. Kilkadziesiąt tysięcy osób w ogóle nie ma dostępu do linii kolejowej.

Jeśli rozmawiają państwo o infrastrukturze kolejowej, warto spojrzeć na jej rozwój na dwóch poziomach. Jest to uzależnione od poziomu własności i zarządzania. Są koleje, które są w rękach samorządów wojewódzkich, które jako poważną barierę swego rozwoju widzą granice między województwami. Są w tej kategorii pociągi regionalne i pośpieszne.

Chojnice, rzeczywiści, leżą w dość atrakcyjnym miejscu, ale warto pamiętać, że sieć połączeń była tu kreowana w zupełnie innych warunkach politycznych, historycznych i geopolitycznych. Zmieniła swoje funkcje. Nie zgadzam się na to, aby angażować się w odbudowę połączeń na trasie Tczew-Czernin, uważam to za zupełnie bezzasadne. Linia, która przy zakładaniu elektryfikacji powinna zostać wzmocniona i na niej ruch pasażerski się pojawi, jest między Trójmiastem, Chojnicami i do Poznania. Najkrótsza linia pomiędzy Trójmiastem a Poznaniem – wszystkie pociągi jeżdżą przez Bydgoszcz. Połączenie pośpieszne pomiędzy Gorzowem Wielkopolskim i Trójmiastem przez Chojnice to kuriozalna sytuacja. Pociąg ten wielokrotnie się spóźnia. Bilet na połącznie na tej samej trasie jest o kilkadziesiąt procent droższy niż w przypadku połączeń regionalnych. Pojawia się pytanie o sens istnienia takiego pociągu, który zresztą miał być skierowany nie do Gorzowa, ale właśnie do Poznania. Trudno zgadnąć, dlaczego w ten sposób zarzą-

dza się koleją. Jeśli chodzi o połączenie przebiegające przez Chojnice z Tczewa do Piły, nie ma szans na wzmocnienie ruchu.

Narzuca mi się takie stwierdzenie, które poruszył jeden z ekonomistów polskich w kontekście dotacji, o czym wspominał pan poseł Stanisław Lamczyk („Tylko głupiec nie bierze dotacji w Polsce"). Mało kto się zastanawia, czy te środki zostaną spożytkowane w sposób rozsądny. Jeśli w modernizację dworca zakłada się zainwestować kilkadziesiąt milionów złotych (a nie będzie wiązało się to ze wzmożonym ruchem) to wydaje się, że lepiej byłoby je najpierw zainwestować w modernizację linii kolejowej.

Oczywiście, zdaję sobie sprawę z uwarunkowań strukturalnych odnoszących się do różnego typu funduszy. Myślę, że państwo są w stanie małymi krokami zmienić tę politykę.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, zgłasza się pan do odpowiedzi, damy jeszcze szansę gościom.

Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego Eugeniusz Manikowski:

Oto są węzły w województwie pomorskim, skupiska. Dowóz innymi środkami transportu odbywa się do kolei. Bez dopływu osób nie będzie pociągów. Nie musi to być jednak jedynie kolej. Musimy rozmawiać o transporcie ogółem, również autobusowym. Będą obszary, gdzie kolej nie podoła.

Jeśli chodzi o kwestię połączeń, zgadzam się z panem posłem, że musi najpierw być pociąg, a potem podróżni. (…) Jest pociąg międzywojewódzki, ale go nie będzie. Nie ma połączeń na Tczew, kierunek Szczecin, a takie były. Połączenia Tczew-Chojnice zostało. Nie ma problemu transportu pomiędzy województwami, bo podpisane są porozumienia. Granice są ustalone. Studia wykonalności robi się do granic województw. Studium regionalnego programu operacyjnego województwa pomorskiego w poprzedniej perspektywie zostało przygotowane dla projektów, które łączą województwa. Zostało zawarte porozumienie między marszałkami i nie było problemu. Tak samo było przy projekcie Szczecinek-Słupsk-Ustka. Odcinka 11 km w województwie pomorskim nie ma, ale to nie województwo analizuje i przygotowuje studia wykonalności.

Zakupiony zostały trzy pojazdy, zgodnie z kontraktem zawartym z przewozami regionalnymi. Jeśli chodzi o obszar D, przygotujemy zmiany trzech linii połączeń na linii Tczew-Chojnice i tak samo Chojnice-Szczecinek. Nie ma tutaj, rzeczywiście, połączeń między Kościerzyną a Chojnicami, bo tam się nie da ułożyć pociągów ze względu na prędkość i zlikwidowane w minionych latach tzw. mijanki. Robimy to poza koleją, obok jedzie autobus, skierowany do pociągu. Mamy podpisane umowy. W ten sposób staramy się dowozić pasażerów pomiędzy Kościerzyną i Chojnicami. Nie dlatego, że nie chcemy, ale nie da się tam przejechać.

Nie chcę narzekać, bo wiem jak długo trwają procesy budowlane, ale nie może być tak, że Intercity co pół roku zmienia siatkę połączeń. Ta siatka co pół roku się przesuwa i jak ułożyć pociągi regionalne? Pociągi regionalne dowożą ludzi do pracy. Mamy problemy z ustawieniem ich rozkładu. Gdy będzie ona stała, województwa będą mogły utworzyć własne siatki. To jest potrzebne. Wiem, że wiąże się to z budową i zmianami.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę uprzejmie.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Odniosę się do słów kolegi Olka.

Nie chciałbym, aby moja wypowiedź była polityczna, ale jeśli mówisz, że taki stan był zastany, powiem, że linia Kościerzyna-Chojnice była do likwidacji. Na tej linii jest najwięcej dworców. Na Pomorzu jeździ pociągami najwięcej osób w Polsce. Jest postęp. Każdy mieszkaniec Pomorza co roku jeździ koleją dwadzieścia trzy razy, to jest bardzo dużo.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Zgłosił się jeszcze pan dyrektor z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, proszę bardzo.

Dyrektor ds. projektów transportowych Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Paweł Rydzyński:

Paweł Rydzyński…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, ale ja udzieliłem głosu panu dyrektorowi a później udzielę go panu.

Wicedyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Jakub Kapturzak:

Zgłosiłem się, bo chciałbym odnieść się do tematu drugi raz. Później, jeśli pan przewodniczący pozwoli, oddałbym głos panu prezesowi Żmudzie w ramach uzupełnienia.

Co zostało powiedziane? W pierwszej kolejności chciałbym podziękować panu posłowi za pochylenie się nad transportem kolejowym. To zawsze jest potrzebne. Zdaję sobie sprawę, że z różnych przyczyn obiektywnych i nieobiektywnych nie mamy w ostatnich latach dobrej passy.

Chyba nikt nie ma dziś takiej ambicji i nie jest możliwe odnoszenie się do sieci Cesarstwa Niemieckiego z XIX w. (to jest Pomorze, Górny i Dolny Śląsk). Myślę, że mamy więcej samochodów niż cesarstwo miało mieszkańców. Nie stać byłoby nas na taką sieć i byłaby chyba nie do końca wykorzystana.

Jeśli chodzi o linię nr 203 w Starogardzie, w studium została uznana za ważną, ale linia nr 201 ma pierwszeństwo. Linia nr 203 nie została pominięta. W tym roku będzie kontraktowane studium. Naszą intencją jest rozbudowa linii nr 203 na całej długości w województwie, w którym obecnie się znajdujemy i dalej.

Pragnę zauważyć jedną kwestię. Osiąganie 100 km/h na linii łączącej ośrodki niebędące aglomeracjami nie jest w Polsce priorytetem. Stan torów nie jest zły. Nie znaczy to, że nie wymaga modernizacji, bo dostrzegamy większy potencjał.

Plan transportowy ministerstwa, jak państwo zapewne wiedzą, ma trzy warianty.

Pierwszy to naturalny, który odnosi się do rozkładu jazdy 2015-2016, drugi to podstawowy, który zakłada modyfikację i uzupełnienie naturalnego oraz pożądany, który jest takim, jaki ministerstwo by chciało. W pożądanym ujęte są odcinki linii nr 203, linii nr 208 – Działdowo-Chojnice oraz linii nr 210 – Chojnice-Szczecinek. Zakładamy, że do 2025 roku liczba połączeń międzywojewódzkich wzrośnie do dwóch na dobę. Nie mówię, że tak będzie, ale to jest plan pożądany. To załącznik do rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu.

Jeśli chodzi o pomijanie przez organizatorów transportu regionalnego niektórych miast na skraju województw, rzeczywiście taki problem istnieje. W naszej opinii sytuacja mocno się poprawiła. Nie znaczy to, że we wszystkich miejscach w Polsce jest to rozwiązanie. Zdaję sobie sprawę, że Komisja ma odczucie pewnego zaniedbania ze strony władz regionalnych, ale to rozwiązanie dość mocno systemowe. Jak tą sprawą się zająć zastanawiamy się w ministerstwie. Dużym wyzwaniem jest skoordynowanie prac wszelkich organizatorów – ministra, na szczeblu krajowym oraz marszałków i władz regionalnych.

Poruszono też fakt, że nie pomaga brak stabilizacji rozkładów jazdy i oferty, zrywanie komunikacji. Pan dyrektor już to wyjaśnił. Realizujemy plan inwestycyjny. W PKP PLK przyjęto, aby wprowadzać pięć zmian rozkładu jazdy w ciągu roku, aby jak najszybciej osiągać wszelkie możliwe korzyści związane z oddawaniem do użytku nowych odcinków tras. Konsekwencją tego jest brak stabilizacji, który jest źle odbierany przez klientów. To zrozumiałe, ale nie ma wyboru.

Jeszcze jedna ważna sprawa, wczoraj do uzgodnień został skierowany projekt programu wieloletniego Utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej. Ten program ma za zadanie stabilizować stawki za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez przewoźników oraz stworzyć stabilne źródło finasowania PKP PLK na prace remontowe

i utrzymaniowe. To przeszło 3 mld zł rocznie z budżetu państwa. Chcielibyśmy, aby ta kwota była stała. Chciałbym zwrócić państwa uwagę na fakt, że część linii kolejowych, o których dziś mówiliśmy jest przedmiotem stałych prac remontowych i naprawczych. Linia nr 211 ma wymieniane podkłady. Nawet jeżeli jakaś inwestycja będzie realizowana dopiero w 2023 roku, nie znaczy, że nie będziemy przywracali liniom odpowiednich prędkości.

Dziękuję bardzo.

Jeśli mogę, chciałbym oddać głos panu prezesowi.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę bardzo.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Włodzimierz Żmuda:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Polskie Linie Kolejowe są zarządcą narodowej sieci kolejowej. Jesteśmy zainteresowani jej rozwojem. Świadczy o tym to, o czym mówił pan poseł Mrówczyński, że materiał przygotowali kolejarze, zapewne związani z infrastrukturą kolejową.

Pani poseł Zuba słusznie powiedziała – nie wystarczą same linie kolejowe, musi być partner i przewoźnik, który będzie z nich korzystał. Trzeba wydawać pieniądze tak, aby wydać je na te linie kolejowe, na których będą odbywały się przewozy pasażerskie lub towarowe. Trudno odtworzyć całą infrastrukturę z 1989 roku, czy jeszcze wcześniej, jeśli nie będzie służyła przewozom. Jesteśmy zainteresowani tym, aby te wszystkie linie rozwijać (nie likwidować ich), utrzymywać. Nie ma żadnych przeszkód w stworzeniu oferty dopasowanej do pasażera.

Przyczyną nie jest zły stan linii kolejowej, ale co innego – jeśli chcemy, aby funkcjonowały przewozy kolejowe, to nie może być jedna linia, ale system transportowy, który obejmuje kolej, busiki, autobusy, samoloty itd. Podobnie jest z przewozem towarów. Jeśli puścimy na drogi samochody a nie będziemy transportować nic pociągami, nie będzie przewozów towarowych a – przeciążone, zniszczone drogi i wypadki. Kolej wtedy będzie jeździła niewiele lub w ogóle.

Nie lubię sformułowania, że wykłada się miliony złotych na jedną infrastrukturę kolejową, bo mają być tam przewozy pasażerskie, a na inną nie, bo tam jest niewiele ludzi.

Proszę państwa, od razu wyjaśnia się sytuacja, dlaczego wydaliśmy 10, 20 lub 100 mln zł. Nieprawdą jest, robimy studium wykonalności do granicy województwa. Przykładem w tym regionie jest linia nr 405 – Słupsk-Szczecinek. Uwzględnia projekt RPO. Granica województwa nie jest problemem przy studium wykonalności, ale przy finansowaniu, studium wykonalności obejmowało cały odcinek drogi. Samorząd jednego województwa dał pieniądze na tę gminę a brakowało środków poza granicą województwa, znaleźliśmy dofinansowanie i zrealizowany będzie cały odcinek. Nie ma czegoś takiego jak granice województw przy studiach wykonalności. Przy RPO, gdzie finansowanie jest w granicach województwa, ta sytuacja występuje.

Wspomnę jedynie, że nie robimy tu pełnej modernizacji, ale kilkadziesiąt kilometrów jest realizowane, aby przewozy utrzymać, aby parametry nie spadały.

Wrócę jeszcze do tej pierwszej części. Siedmiomiesięczne zamknięcie linii od Chojnic (jest jeden tor) nie będzie realizowane. Były takie plany dwa lata temu, może stąd ta informacja, ale na tej linii nie będzie robót w tym zakresie. Będą prowadzone inne, które przewidują kilkudniowe, maksymalnie – dwutygodniowe, zamknięcie linii.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Chce pan zabrać głos?

Proszę uprzejmie.

Dyrektor ds. projektów transportowych Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Paweł Rydzyński:

Dzień dobry, raz jeszcze, Paweł Rydzyński – Zespół Doradców Gospodarczych TOR.

Odwołując się do początku wystąpienia pana posła Mrówczyńskiego – nie można zgodzić się z opinią, że Chojnice są nie tyle wykluczone komunikacyjnie, ale oferta nie jest taka, jak oczekują pasażerowie. Trzeba patrzeć na to, jak planować współcześnie

transport. Należy myśleć o przyroście liczby samochodów. Obecnie w Polsce jest 21 mln samochodów, w roku 1989 (do którego odwoływał się pan poseł Mrówczyński, prezentując mapkę) były 4 mln samochodów. Prognozy zakładają, że ta liczba będzie rosła. Nie wszystkie z nich posiadają ubezpieczenie i są w użytku. Przewiduje się, że (wzrost) wyniesie on około 1/3 w stosunku do stanu obecnego. Należy o tym pamiętać.

Druga kwestia, niezwykle istotna – Chojnice, jak wiele małych i średniej wielkości miast mają ten problem, że nie da się tu zorganizować połączeń o charakterze aglomeracyjnym. Wspominana była Pomorska Kolej Metropolitarna – siedemnaście par połączeń z Kartuz do Gdańska, nie da się zastosować takiej częstotliwości. Gdańsk to milionowe miasto, wielu jest pasażerów. Takie połączenie wtedy jest konkurencyjne wobec samochodów.

W przypadku takich ośrodków jak Chojnice, to istotny problem. Nie ma tu możliwości utworzenia kilkunastu par połączeń na danej linii, bo nie będzie miał kto jeździć tymi pociągami, abstrahując od tego, że trzeba za nie zapłacić. Jeśli sytuacja jest taka, że np. są trzy pary połączeń, to staje się ono nieatrakcyjne (tak jak w przypadku połączenia do Szczecinka) spada zainteresowanie, bo wiadomo, że trzeba długo czekać lub radzić sobie w inny sposób. Siłą rzeczy wybiera się samochód.

Co można robić w miejscach, gdzie transport publiczny nie jest „samograjem" i nie napędza się sam, będąc bezdyskusyjnie konkurencyjnym, bo są np. w dużych miastach bus-pasy? Trzeba iść w kierunku działań niestandardowych, odchodzić od utartych schematów. Nie dążyć zawsze do zwiększania liczby połączeń, bo to niekoniecznie musi być skuteczne.

Przechodząc do konkretów – co można zrobić w rejonie węzła chojnickiego? Kolega Paweł Pleśniar z Pomorskiego Towarzystwa Kolei Żelaznych wspomniał o bajpasie człuchowskim. To nowy fragment linii kolejowej z Człuchowa do Wierzchowa Człuchowskiego, który gdyby został zbudowany, znacząco zwiększyłaby się dostępność transportowa piętnastotysięcznego miasta, jakim jest Człuchów. Ma ono obecnie znacznie większe problemy komunikacyjne niż Chojnice, w Chojnicach oferta jest w miarę przyzwoita. Przekierowanie pociągów przez Człuchów na trasie Piła-Chojnice sprawiłoby, że Człuchów posiadałby sumę połączeń zarówno od strony Piły, jak i Szczecinka. Dzięki temu skomunikowanie z pociągami do Tczewa byłoby znacznie korzystniejsze.

Druga kwestia… pozwolę sobie zdradzić pewne fakty. Z kolegą Pawłem mieliśmy przyjemność kilka miesięcy temu stworzyć projekt nowego rozkładu jazdy pociągów na linii Tczew-Chojnice a także na linii kolejowej Malbork-Grudziądz. Było to w pierwszej kolejności związane z tym, że linia Pomorskiej Kolei Metropolitarnej pojawia się tam, gdzie jest dużo pasażerów. Zwłaszcza w przypadku porannych pociągów z Kościerzyny do Trójmiasta, w PKM statystyki pasażerów zaczynają wtedy przebijać sufit. To oczywiście cieszy i widać, że inwestycja była bardzo udana i potrzebna. Efektem jest to, że pociągi są na granicy wyczerpania, jeśli chodzi o podaż miejsc. Za chwilę pojawi się problem, że nowi potencjalni pasażerowie nie będą mogli wsiąść.

Powstała więc inicjatywa, którą mamy przyjemność reprezentować. Przedstawiliśmy ją kilka miesięcy temu panu członkowi zarządu województwa Ryszardowi Świlskiemu. Obejmowała ona zmiany rozwoju na linii Tczew-Chojnice. Nie będę wchodził w szczegóły, bo nie ma na to czasu, ale w skrócie ideą tego działania była poprawa obiegu taboru, aby w bardziej ekonomiczny sposób wykorzystać autobusy szynowe będące w gestii obecnej spółki Przewozy Regionalne, której właścicielem jest samorząd województwa. Chcemy uniknąć kilkugodzinnych postojów pomiędzy poszczególnymi kursami. Ideą działania było, aby – nie pogarszając oferty na trasach Tczew-Chojnice i Grudziądz-Malbork – ten tabor, który można było odzyskać z tych tras, przekazać na PKM. Udało się o tyle, że dwa-trzy szynobusy więcej przesłano na ten cel.

Na linii Tczew-Chojnice zaproponowaliśmy nieco inny rozkład, niż obecnie. Tak jak powiedziała pani poseł, stosujemy wzorce z Europy Zachodniej, czyli cykliczny rozkład jazdy: godziny 11.12, 12.12, 13.12 itd. Pomimo, iż nasz pomysł zakłada zmniejszenie liczby pociągów na tej linii i na linii Malbork-Grudziądz, udało się nam utworzyć większą liczbę połączeń niż obecnie funkcjonuje. Teraz jest to dziewięć a nasz plan zakłada

jedenaście-dwanaście dziennie. Samorząd województwa analizuje realność wdrożenia tego rozkładu w życie. To są tego rodzaju działania.

Węzeł integracyjny w Chojnicach wymaga podjęcia działań naprawdę integrujących. To nie może być jedynie nowa infrastruktura, ale połączenia z komunikacją miejską, rozkładami jazdy autobusów i pociągów. W miarę możliwości, choć to trudne (w Warszawie i Wrocławiu funkcjonują takie linie), autobusy komunikacji miejskiej odjeżdżające spod dworca dają gwarancję oczekiwania w przypadku opóźnienia pociągu. Gdy pociąg jest opóźniony, autobus oczekuje.

Integracja taryfowa to również doskonale znane działanie z dużych miast. Na Pomorzu funkcjonuje to na terenie trzynaście-czternaście gmin. Są województwa w Polsce (jak dolnośląskie, małopolskie, łódzkie), gdzie integracja taryfowa nie dotyczy tylko stolicy województwa, ale także małych miast, takich jak Chojnice. Powiat liczy kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców. Przewoźnicy kolejowi uczestniczący w tej integracji sygnalizują, że spotyka się to z bardzo dużym zainteresowaniem ze strony pasażerów.

Kończąc moją wypowiedź dodam, że nie wystarczy jedynie zwiększyć liczby połączeń z sześciu do ośmiu, to nie zawsze przyczyni się do wzrostu pasażerów. Oprócz konwencjonalnych działań, jak inwestycje w infrastrukturę, zakup taboru, trzeba podejmować szereg działań komplementarnych, bez których oferta transportu publicznego poza aglomeracjami nie będzie pełna. Warto o pasażera dbać, bo biorąc pod uwagę rosnącą liczbę samochodów, będzie coraz trudniej.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Głos ma pan poseł Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Skoro nie ma więcej głosów, pozwolą państwo, że przedstawię dwie, trzy minuty podsumowania, odnosząc się pokrótce do wysłuchanych wypowiedzi.

Pan dyrektor z urzędu marszałkowskiego powiedział, że zwiększono liczbę połączeń na linii nr 203 – Chojnice-Trzew. W latach 70., jako student, dojeżdżałem na tej trasie pociągiem. Wtedy Chojnice liczyły 20 tys. mieszkańców, a teraz liczą 40 tys. Gdyby połączeń było dwa razy więcej, byłbym zadowolony. Im więcej samochodów, tym więcej par połączeń, bo przecież chcemy jeździć bezpiecznie.

Nie zgodzę się z moim przedmówcą – zwiększajmy liczbę par połączeń, spowodujmy, aby pociągi jeździły szybciej, przecież tu mieszka kilkaset tysięcy ludzi. Czy to do państwa nie trafia?

Podczas ostatniej debaty powiedziałem, że najważniejszy jest pasażer. Weźcie się do roboty. Pasażera nie interesuje, kto za to jest odpowiedzialny. Więcej samochodów to zatruwanie środowiska.

Jest jeszcze kwestia rentowności – liczymy pieniądze. Jest Intercity, są połączenia lokalne. To jest jeden kraj – Polska. Są połączenia rentowne i nierentowne. Nie można tylko interesować się kasą. Jeśli tak zrobimy, człowiek starszy z małej miejscowości nie dojedzie do lekarza, bo nie ma samochodu.

Nie chciałbym się ze wszystkim zgodzić. Będę kontynuował tę debatę, prosił do bólu o zmiany, bo nasz region jest zaniedbany.

Kolejna kwestia – w uzgodnieniu z panem przewodniczącym w następnym temacie, którym będę realizował, dezyderaty przedstawię, ale gdy będzie większa liczba członków Komisji. Kolejny temat odnosi się do tego, aby stworzyć w Chojnicach centrum zarządzania ruchem pasażerskim. Mówiliśmy o tym, aby postawić kropkę nad „i". Chojnice to bardzo ważny węzeł. Jeśli tu będzie zarządzanie, łatwiej będzie nam rozwiązywać problemy, o których mówię.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo za tę debatę, która dotyczyła tego fragmentu państwa polskiego.

Zaczynamy rozmawiać o tym, aby naprawdę równoważyć rozwój transportowy. Jeszcze nigdy kolej nie miała tylu środków finansowych, jak obecnie. Przez całe lata lobby drogowe wygrywało z lobby kolejowym, mówię nie o ostatnich pięciu-dziesięciu latach,

na inwestycje drogowe szło znacznie więcej pieniędzy niż na kolejowe od bardzo dawna. Obecnie sytuacja jest nieco odwrócona, zrównoważona. Oglądamy się do tyłu, naprawiamy zaległości.

Mówili państwo o transporcie kolejowym w kontekście ruchu pasażerskiego. Gdybyśmy dodali jeszcze tę sytuację, która ma miejsce w ruchu przewozu towarów i zobaczyli jak to może przełożyć się na rozwój kolejnictwa w Polsce, zobaczylibyśmy dużą szansę rozwojową. Jeśli się nie mylę (pan dyrektor mnie poprawi) w Polsce jest 19 tys. km linii kolejowych, każdy przewoźnik musi płacić za dostęp do torów. Jak jest w przypadku dróg? Polskie drogi, autostrady, drogi szybkiego ruchu, drogi krajowe, to 3 tys. km objęte systemem viaTOLL. Jak możemy mówić o konkurencyjności kosztów przewozu towarów? Polskie drogi rozjeżdżają polskie TIR-y. Polscy przewoźnicy doskonale radzą sobie nie tylko w Polsce, ale na rynkach zagranicznych. Nie zabijemy tego zdolnego dziecka, jakim jest transport TIR. Trzeba patrzeć na to, że są duże koszty funkcjonowania transportu drogowego, poprzez TIR. Musi to zostać w pewnym momencie zostać zrównoważone, wtedy część towarów przejdzie na kolej. To będzie szansa na rozwój kolejnictwa i znajdą się środki na inwestycje.

Bardzo dziękuję za tę część debaty.

Przechodzimy do punktu drugiego, mamy porozmawiać o drogach.

Oddaję głos panu posłowi Mrówczyńskiemu.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, mam przyjemność przedstawić drugi temat – problemy budowy i utrzymania infrastruktury drogowej w powiecie chojnickim. Chciałbym swoje wystąpienie zawrzeć w czterech punktach. Pierwszy dotyczy drogi krajowej nr 22 (równoległa do linii kolejowej nr 203), drugi to obwodnica Chojnic, trzeci – drogi wojewódzkie, czwarty – drogi lokalne.

Jeśli chodzi o drogę nr 22, jej historia jest znana. W Sejmie przedstawiałem ją, podobnie zrobił to dziś kolega prezydent Starogardu. Chojniczanie znają tę drogę. Liczy około 460 km. To droga równoległa na trasie wschód-zachód. Pozwolimy sobie na mapie, która przedstawiona została w Starogardzie narysować tę drogę na czerwono. To może nie do końca jest układ równoleżnikowy, ale patrzymy – na północ jest droga nr 6, niżej droga nr 22, dalej równolegle A2, droga nr 10 – Szczecin-Bydgoszcz.

Znów można zauważyć, że odległość Chojnic jest duża od pozostałych dróg szybkiego ruchu i autostrad. Droga ta miała historycznie łączyć Berlin z Królewcem. Na jej części powstała autostrada po stronie niemieckiej, a od granicy jest droga typu S. Nie zabiegam o to, aby zrobić tu drogę typu S, bo nie ma na to środków i nie jest do końca potrzebne. Taka droga powstaje obok drogi krajowej. Tą drogą krajową, wyremontowaną, jeździ się dobrze, aczkolwiek wolno i nie do końca bezpiecznie. Dochodzi do wypadków, na tych drogach giną ludzie. Wypadki są wszędzie, ale na tej drodze jeździ się dość wolno. W Starogardzie jest bardzo uczęszczana. Osoby ze wschodu, z Olsztyna, od granicy niemieckiej jadą właśnie tą drogą. Nie korzystają z drogi północnej nr 6.

Na jednym z posiedzeń zespołu parlamentarnego (z udziałem pana ministra Adamczyka), Zespołu do spraw rozwiązywania problemów Polski powiatowo-gminnej, którego jestem przewodniczącym, ten problem został zauważony przez pana ministra. Z tego posiedzenia wystosowałem pisma, aby uwzględnić tę drogę w przyszłości w programie. Droga 2+1 nie jest nowym wymysłem, to niemalże pięciokrotnie tańsze rozwiązanie od budowy tradycyjnej drogi szybkiego ruchu, które pozwala zwiększyć prędkość i jeździć bezpiecznie. Doświadczyłem tego w naszej okolicy. Mamy drogi 2+1 i 2+2 – taką drogą dziś jechałem. Zabiegam o to, aby etapami podjąć się prac budowy w układzie 2+1. Liczymy na obwodnicę Starogardu, obwodnicę Czerska w przyszłości. Są one w pewnym sensie niezbędne, aby jeździć szybciej i bezpieczniej. Chojniczanie widzą, że miasto jest odciążone w związku z tym, że posiadamy obwodnicę. To wszystko, jeśli chodzi o drogę nr 22.

Obwodnica Chojnic powstała w 2008 roku – zaprojektowana została za rządów Prawa i Sprawiedliwości w kadencji 2005-2007, została zbudowana pod koniec 2008 roku. Liczy 14 km. Jechaliśmy nią dziś. Jest problem, bo chcąc dotrzeć w to miejsce trzeba

było zjechać na drugim i ostatnim węźle, jadąc w stronę Gdańska. Przy takiej długości liczba węzłów jest niewystarczająca. Brakuje nam węzła wjazdu do centrum Chojnic. Oczywiście, jest możliwość (jadąc ze strony Człuchów) zjazdu do Chojnic, ale wyłącznie przez stację paliw. Nie jest to bezpieczny zjazd, nie ma go na mapie. W przeciwną stronę mieszkańcy Chojnic jadą w sposób niewłaściwy – przejeżdżają przez zakaz, jadąc drogą z centrum Chojnic w stronę Człuchowa. Jadąc z Gdańska trzeba zjechać na wysokości dworca kolejowego. Niedługo powstanie zachodnia obwodnica Chojnic (samorządowa), która ma połączyć drogę nr 212 ze strony Bytowa z istniejącą obwodnicą. Pojawia się problem łącznika.

W moim wystąpieniu chciałbym przekonać Ministerstwo Infrastruktury i Budownictw (pisałem o tym do pana ministra Adamczyka i pana ministra Szmita), aby ten węzeł, o którym mówię, scalić w jedno, zrobić z niego węzeł zjazdu i wjazdu do centrum Chojnic. To nie jest trudne zadanie, ale koszty finansowe wyniosą około 30 mln zł. Trzeba te środki znaleźć. Po stronie samorządu i wsparcia z RPO jest budowa zachodniej obwodnicy Chojnic. Jest projekt, budowa będzie rozpoczęta. Zabiegam o to, aby temu zadaniu pomóc i zrealizować je dwa w jednym.

Trzeci temat dotyczy dróg wojewódzkich. Chciałem udać się z Wysoką Komisją w dniu dzisiejszym na drogę nr 212, ale nie wystarczyło czasu, aby pokazać stan tej drogi. Jechałem tą drogą wraz z panem dyrektorem Markowskim i panem dyrektorem Kantakiem z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Droga nr 212 dla Chojniczan i wójta gminy jest drogą bardzo zaniedbaną. Nie tylko ona, bo podobna jest droga nr 235.

Dlaczego o tym mówię? Im dalej od metropolii, tym gorzej. Możemy się zgodzić, że brakuje środków, ale też możemy nie zgodzić. Mieszkańców dotyka ten problem. To nie powinno mieć miejsca w dzisiejszych czasach. Wystąpiłem swojego czasu do pana ministra Szmita z zapytaniem, jaka jest możliwość przekwalifikowania drogi wojewódzkiej na drogę krajową. Istnieje taka możliwość. Z takim wnioskiem trzeba wystąpić do urzędu marszałkowskiego, za zgodą Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, które na siebie przejmuje nowe zadania. Przez powiat chojnicki biegnie tylko jedna droga krajowa. Drogi krajowe mogą być np. drogą północ-południe (mówię o drogach nr 235 i nr 212).

Na zakończenie odniosę się jeszcze do drogi wojewódzkiej Czarne-Szczecinek. Mam zamiar również podjąć inicjatywę w tej sprawie. W Czarnem powstaje nowa infrastruktura wojskowa, warsztat, gdzie będą naprawiane rosomaki i inne pojazdy kołowe. Policja mówi o wypadkach związanych z infrastrukturą przydrogową, drzewami. Przy tej drodze jest gęsta liczba drzew, brak możliwości budowania ścieżek, brak środków na takie ścieżki. Ta droga nie będzie spełniała nowych potrzeb. Rozmawiałem z wiceministrem obrony narodowej, aby pozyskać środki, podobnie z Lasów Państwowych. Wydaje się, że jest taka możliwość, warto o tym pomyśleć.

Ostatnia kwestia to drogi lokalne. Poruszaliśmy ten temat w punkcie pierwszym. W Starogardzie omówiona została perspektywa realizacji Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019. Dobra wiadomość jest taka, że środki przez MIB zostały zwiększone. Chodzi o to, aby było więcej pieniędzy – z 800 mln zł do 1100 mln zł na rok 2018. Jako Komisja Infrastruktury uznaliśmy, że to za mało. Cieszę się ze słów pana przewodniczącego. Będziemy wnioskowali o więcej środków na przykładzie województwa pomorskiego. Wzrost o 300 mln jest duży. Drugi punkt dezyderatu, o którym mówiłem obejmuje budowę drogi 2+1 na trasie nr 22 oraz łącznik na naszej obwodnicy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Otwieram dyskusję nad przedstawionym materiałem. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos?

Pan poseł Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, odniosę się do drogi wojewódzkiej nr 240. W MIB przeprowadzono audyt, w którym znajduje się opinia marszałków kujawsko-pomorskiego i pomorskiego. Rozbiło się o finanse.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Droga nr 240?

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):
Droga nr 235.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):
Tak, droga łącząca.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Dobrze, dziękuję panie pośle.

Ktoś jeszcze z zaproszonych gości chciałby zabrać głos?

Powoli będziemy zbliżali się do zakończenia realizacji tego drugiego punktu.

Bardzo proszę, głos ma pan dyrektor Jarosław Waszkiewicz z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych MIB Jarosław Waszkiewicz:
Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, państwo posłowie, postaram się szybko przedstawić odpowiedź w zakresie każdej z tych sytuacji i zamierzenia ministerstwa.

Droga krajowa nr 22 – postaram się pokazać występujące tam problemy. Zdajemy sobie sprawę z natężenia ruchu, zagrożeń i niebezpieczeństw. Kontaktujemy się też z Generalną Dyrekcją, co możemy zrobić? W ministerstwie przygotowujemy się do stworzenia programu wzmacniającego infrastrukturę drogową. Liczymy, że przyniesie znaczne efekty w zakresie przebudowy dróg krajowych, zupełnie poza programem budowy dróg krajowych, który obejmuje drogi ekspresowe. To program ponadlokalny. Sytuacja nie jest wcale dobra. Mamy drogi krajowe dostosowane do 11,5 tony, ale są też dostosowane do 10 i 8 ton (między innymi droga nr 22 dostosowana jest do 11,5 tony).

Wspólnie z oddziałem generalnym moglibyśmy przygotować program dla tej drogi, który potraktowałby sprawę kompleksowo, na terenie województwa pomorskiego. Wytypowane zostałyby odcinki realizacyjne, zakres zadań, które trzeba przeprowadzić i harmonogram realizacji. Tak jak powiedziałem, zastanowimy się nad tym wspólnie z Generalną Dyrekcją. Pierwszą próbą podejścia do tego tematu była droga krajowa nr 65. Zadania zostały wytypowane, ułożono listę realizacyjną, zatwierdzono ją do realizacji. Prowadzony jest pilotaż.

Jeśli chodzi o obwodnicę Chojnic, jak powiedział pan poseł, jest ona dość nowa. Rozpatrywane były różne warianty połączeń tej obwodnicy. Inwestycja oddana jest do ruchu. Wracamy do sprawy, bo sytuacja uległa istotnej zmianie. Analizujemy sprawę bardzo szczegółowo. Zwracam państwu uwagę, że zmiany na drogach krajowych regulowane są w programach inwestycyjnych – budowy dróg krajowych. To nasz główny program, który zawiera bardzo wiele inwestycji i nie ma w nim miejsca na takie rozwiązania. Są inne źródła finansowania, które mogłyby wesprzeć rozwój tego węzła. Od marca tego roku funkcjonuje nowy przepis w ustawie o drogach publicznych, który rozwiewa wszelkie wątpliwości, jakie do tej pory miały samorządy (zwracały się do nas z podobnymi prośbami, oferując nam finansowanie), miały wątpliwość prawną, czy mogą dawać środki na takie sieci?

Jeśli ze strony samorządu jest faktyczna potrzeba realizacji inwestycji, która może być poparta współfinansowaniem, sytuacja będzie znacząco lepsza, jeśli chodzi o zapewnienie środków na realizację zadań.

Jeśli chodzi o przekwalifikowanie dróg wojewódzkich na krajowe, jest taka procedura, o czym wspominał pan poseł. Tak długo, jak normy są spełniane, można rozważać zmianę kategorii drogi od strony prawnej. Wydatki na drogi krajowe są wyższe, więc będziemy musieli bardzo ostrożnie patrzeć na tę sieć. Jeśli jest nowa i nie wymaga utrzymania w perspektywie długofalowej jest to decyzja łatwiejsza. Problemem jest zapewnienie środków dla sieci dróg.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze.

Czy ktoś jeszcze chciał zabrać głos?

Proszę uprzejmie, proszę się przedstawić.

Burmistrz Brus Witold Ossowski:

Witold Ossowski, wójt Brus.

Państwo posłowie powoli patrzą na zegarki i są zmęczeni. Ja nic nowego nie powiem, ale chciałbym prosić pana przewodniczącego i państwa posłów o bardzo konkretne wnioskowanie o to, aby zwiększać środki na program dróg lokalnych. Reprezentuję samorządowców, to są bardzo efektywnie wydatkowane pieniądze. W pięćdziesięciu procentach inwestycje finansowane są przez samorządy gminne i powiatowe. Inwestycje te często nie są drogie, a zyskujemy bardzo dużo kilometrów nawierzchni. Znajdujemy się w powiecie, w którym są bardzo duże, zabudowane gminy. Chojnice, Czersk, Brusy, Konarzyny – to ponad 400 km^2, taka jest powierzchnia. Dla nas to jest studnia bez dna.

Warto jednak przeznaczać środki na ten program. Kryteria powinny być takie, abyśmy przy projektach nie musieli wymyślać różnych dziwactw, aby załapać się na dofinansowanie. Mój głos jest głosem poparcia dla tego dążenia. Były propozycje zwiększenia środków, ale 300 mln zł to kropla w morzu, jeśli mowa o skali całego kraju.

To wszystko, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Proszę się przedstawić.

Starosta chojnicki Stanisław Skaja:

Starosta chojnicki Stanisław Skaja.

Muszę zabrać głos, bo pan poseł mówił o sytuacji w naszym powiecie. Jest stowarzyszenie drogi nr 22, którego mam zaszczyt być prezesem. Bardzo często spotykam się z dyrektorem naszej pomorskiej dyrekcji i dyskutujemy na ten temat. Pomysł 2+1 jest bardzo fajny, tylko wymaga projektowania. Tak problem mógłby być załatwiony, ale prawdopodobnie będzie trzeba poszerzyć drogę. Wiem, że po drodze są gminy, które są zainteresowane infrastrukturą – skrzyżowaniami, zjazdami. Te gminy chcą to finansować. Jeśli są konieczne zmiany, wspomogą projekty.

Nie każdy samorząd stać, aby dołożyć dużo pieniędzy. Zjazd z naszej obwodnicy może kosztować 30 mln zł więcej i może pojawić się problem finansowania. Mamy praktycznie jedną gminę, miasto i okolice oraz powiat. Wiedzą państwo, że powiat, czy gmina nie może, ot, tak sobie, wydawać pieniędzy. Bardzo dobrze współpracujemy z gminami. Projekty są współfinansowane. Staramy się o środki. Wykorzystujemy wszystkie możliwe drogi. Tylko w naszym powiecie ta współpraca jest tak dobra. Inwestycje drogowe, muszę się pochwalić – nie powiem, że są bardzo dobre, ale lepsze niż były.

Wracając do drogi nr 22 – zjazd, który byłby kompleksowo włączony w nową obwodnicę byłby idealnym rozwiązaniem. Rozumiem, że wszystkie inwestycje w Polsce są zapisane w programie i zaklepane. Czasem jest tak, że nowe wskakują. W krótkim czasie ten problem mógłby być rozwiązany. Wydawałoby się, że obwodnica chojnicka załatwi temat, ale niestety – nie, wyłączyła ruch samochodów ciężarowych. Jest jednak tak, że ciężarówki z drogi nr 235 muszą przejechać przez centrum miasta.

Ktoś z państwa powiedział, że zmieniły się okoliczności, to prawda. Powstanie nowa obwodnica, która mogłaby być włączona w nowy zjazd. Pamiętam, inwestycja obwodnicy kosztowała chyba 100 mln zł. Dziś 30 mln zł kosztuje sam zjazd. Jeśli jest taka możliwość, zgłaszam się do pana posła, który jest mieszkańcem Chojnic, o wsparcie.

Jeśli chodzi o programy związane z rozwojem dróg lokalnych, bardzo się cieszymy. Wydaje się nam, że w tym roku będą za małe pieniądze. Dlatego to trudna sytuacja. Rozumiem, że w przyszłym roku uda się pozyskać więcej środków. Dla samorządów powiatowych to jedyne źródło, jakie może zostać wykorzystane na te cele. Samorządy gminne nie mają lepiej, bo współpracują z powiatami. Zapominamy, że gminy są w powiecie.

Dlatego, jeśli faktycznie państwa Komisja będzie mogła złożyć wniosek o wsparcie dla naszych dróg, samorząd byłby bardzo szczęśliwy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu staroście za głos.

Właśnie po to jesteśmy – nie działamy w wielkich miastach, bogatych regionach, chcemy usłyszeć o troskach środowisk nieco pominiętych. Tak jest w przypadku Starogardu Gdańskiego i Chojnic. Obiecujemy, że sformułujemy wyraźny postulat w imieniu Komisji Infrastruktury, aby zwiększyć środki na drogi gminne i powiatowe. Jest ku temu obiektywny powód – widzimy, że pęcznieje polska gospodarka. Mamy bardzo dobre wyniki, zapowiedzi wpływów do budżetu, odpukać. Wszystkie agencje ratingowe twierdzą, że wzrost gospodarczy będzie wyższy niż był zakładany. Tak samo mówi pani premier, pan premier Morawiecki. Nawet posłowie opozycji powinni dobrze życzyć (i wiem że tak jest), aby Polska się rozwijała. Sukces odniosą wszyscy. Nie wszędzie rządzi PiS, czy Platforma, PSL czy Kukiz15 (wśród nas nie ma nikogo dziś z Nowoczesnej, ale są posłowie ze wszystkich innych partii). Staramy się w Komisji Infrastruktury podejmować zgodnie propozycje samorządowców.

Obiecuję, że w tym przypadku, jeśli chodzi o zwiększenie środków, na pewno będziemy jednomyślni. Mówiliśmy o tym w Starogardzie Gdańskim. Oby było z czego. Były już propozycje – rozmawiałem osobiście z ministrem Adamczykiem. Powiedział, że jeśli przywiozę mu grupę manifestantów-samorządowców, którzy powiedzą, aby zwiększyć wpływy z dopłaty paliwowej na ten cel, taką manifestację poprzemy i będziemy mieli więcej pieniędzy na drogi lokalne. Oczywiście, zwiększyłoby to cenę paliwa. Nie jesteśmy za wzrostem podatków, ale trzeba patrzeć w obie strony. Skądś te pieniądze trzeba wziąć…

Głos z sali:

Może będzie więcej ludzi w pociągach.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

…chcemy zachować równowagę.

Patrzymy bardzo życzliwie w stronę polskich kolei. Jak uczy doświadczenie europejskie, nie ma rozwiniętych regionów bez dobrze rozwiniętej kolei. To bardzo ważny trend rozwoju gospodarczego. Z tym nikt nie polemizuje i my również nie będziemy. Nawet Komisja Europejska popiera działania rządu polskiego, aby zintensyfikować działania na rzecz kolei. Tak się dzieje.

Myślę, że sukcesy będą widoczne wkrótce. To proces długotrwały – inwestycje, przetargi, biurokratyzacja tych działań jest zabójcza i paraliżuje wydawanie pieniędzy na każdym poziomie. Wiedzą o tym starosta, wójt, ludzie realizujący zamówienia publiczne. Kryterium najniższej ceny powoduje przedziwne sytuacje, odwołania. Wszystko jest bardzo skomplikowane. Urzędnicy są w urzędach. Jeśli ktoś coś zawini, przyjdzie kontrola i wykaże urzędnikowi jego niekompetencję. Dlatego tak długo trwa.

Budujemy bardziej przyjazne państwo. Mam nadzieję, że wyjazdy Komisji Infrastruktury są bardzo owocne. To czwarte posiedzenie wyjazdowe w tej kadencji. Mam nadzieję, że będą następne, bo już są zapowiedzi. Nie będziemy jeździli do największych ośrodków, tylko – za zgodą prezydium Komisji i pana marszałka Marka Kuchcińskiego – odwiedzimy te słabiej rozwinięte, dotychczas pomijane regiony. To bardzo ważne z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju. Ludzie chcą mieszkać wszędzie. Jeśli dostarczymy im instrumentów – komunikacji, mieszkań, pracy – myślę, że wszystko samo się ureguluje.

Póki co, bardzo dziękuję państwu posłom za zorganizowanie tego wyjazdu. Dziękuję jeszcze raz panu Aleksandrowi Mrówczyńskiemu, Janowi Kilianowi, dziękuję bardzo.

Jeśli nie ma innych głosów… proszę bardzo.

Poseł Jan Kilian (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, kończymy obrady, ale jeszcze powiem dwa miłe słowa do pana posła Mrówczyńskiego, któremu należą się wielkie gratulacje za dzisiejsze wydarzenie i nie tylko.

Tak jak powiedział pan przewodniczący, będziemy jeździli w miejsca bardzo odległe. Na początku kadencji pan poseł Mrówczyński pomyślał o tym w pierwszym miesiącu i zaproponował utworzenie zespołu do rozwiązywania problemów Polski powiatowo-gminnej. To wyprzedzające myślenie znajduje teraz finał. Należą mu się gratulacje.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak jest.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Dziękuję za podziękowania.

Pan poseł jest w tym zespole parlamentarnym, jest w nim trzydziestu trzech parlamentarzystów. Zespół otwarty jest na wszystkie opcje polityczne, ponad podziałami. Jego rolą jest nadzór i wsparcie rozwoju.

Dziękuję państwu za przyjazd do Chojnic – z najdalszych stron Polski i tych trochę bliższych. Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury dotyczące punktu drugiego.

Jutro o 8.30 realizujemy punkt trzeci w Urzędzie Miasta Starogard Gdański.